

# A Competitividade Industrial Sob A Ótica Da Importação E A Contribuição Do Recente Avanço Na Estrutura Do Comércio Exterior Brasileiro

JÉSSICA ORSO <sup>1</sup>

FERNANDO MANCUZO <sup>2</sup>

Data de submissão: 20/03/2021. Data de publicação 31/05/2021.

## RESUMO

Este artigo tem por escopo analisar o atual formato do processo de importação brasileiro e quais são as mudanças propostas pelo governo na nova estrutura do comércio exterior, com foco nas importações. São apresentados os entraves enfrentados atualmente pelos importadores, entraves estes relacionados a burocracia, altos tempos para liberação de cargas, custos e taxas envolvidos e quais são as características que tornam o processo complexo. As mudanças em implementação propostas pelo governo e como elas irão impactar nos fluxos diários também são estudadas, com um comparativo que apresenta as diferenças entre ambos os modelos. Por fim, destacam-se os benefícios percebidos e que são esperados com estas alterações, se estes trarão ganhos para as empresas e se estes ganhos irão contribuir para a competitividade industrial dentro do mercado nacional.

**Palavras-chave:** Burocracia. Competitividade Industrial. Entraves. Importação. Nova Estrutura.

**ABSTRACT:** This article has the scope to analyze the current format of Brazilian import process and what are the changes proposed by government in the new international trade structure, focusing on imports. The barriers currently faced by importers are presented, barriers related to bureaucracy, long time to release cargos, costs and fees involved and what are the characteristics that make the process complex.

<sup>1</sup> Pós-graduanda do MBA de Gestão Empresarial pelo Centro Universitário Uniftec de Bento Gonçalves, Graduada em Comércio Internacional pela Universidade de Caxias do Sul – Campus de Bento Gonçalves e Analista de Operações de Importação em indústria calçadista da região da Serra Gaúcha.

<sup>2</sup> Mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), pós-graduado em Administração de Empresas pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e graduado em Ciências da Computação pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). É professor do eixo de negócios do Uniftec de Caxias do Sul nos cursos de MBA em Gestão Empresarial.

The changes been implemented by government and how they will affect daily flows are also studied, with a comparison that presents the differences between both models. Finally, it is highlighted the benefits noticed and what it is expected with these changes, whether they will bring gains to companies and whether these gains will contribute to industrial competitiveness within national market.

**Keywords:** Bureaucracy. Industrial Competitiveness. Barriers. Import. New Structure.

## 1 INTRODUÇÃO

O comércio internacional se tornou extremamente dinâmico ao longo dos anos e tem-se movido a uma velocidade nunca antes vista, as trocas virtuais e físicas aumentaram em proporções astronômicas e as barreiras e distâncias entre os países estão cada vez menores, o que facilita e aproxima o contato entre clientes e fornecedores e as operações entre eles. Porém o modelo brasileiro para operar com importações e exportações, até pouco tempo atrás

continuava o mesmo desde que sofreu uma atualização em 1997, na qual foi excluída a utilização de preenchimento manual de papéis e foi criando o sistema Siscomex, automatizando os fluxos, porém este ainda burocrático, com diversas restrições e exigências.

Com o passar dos anos as mudanças começaram a ocorrer em uma velocidade cada vez maior, os conhecimentos foram difundidos de forma exponencial e as trocas de mercadorias entre países também seguiram este avanço, sendo assim ficou evidente a necessidade de uma renovação na estrutura do comércio exterior e por isso o governo brasileiro tem implementado uma série de alterações nos processos e fluxos, que irão beneficiar as empresas atuantes no comércio internacional.

Entretanto estas mudanças estão sendo lançadas de forma gradual e ainda estão em avaliação e adaptação, em certos casos. O início do movimento foi para a área de exportação, que hoje já está em operação com a chamada Declaração Única de Exportação (DUE), um novo formato de declaração feita diretamente no Portal Único criado pelo governo, que tem por objetivo concentrar os documentos em apenas um formato, de forma a agilizar e diminuir a burocracia no procedimento documental. Quando o assunto é importação, o projeto chamado de Declaração Única de Importação (DUIMP), ainda em fase de desenvolvimento, tem basicamente o mesmo objetivo da DUE e foi lançado para testes em



2020, além disso, o governo brasileiro também fez uma modificação importante no que se refere ao processo para a solicitações de *Ex Tarifários*, benefício para importação de maquinário e tecnologia com a redução do imposto de importação, cuja finalidade é diminuir a burocracia na solicitação e reduzir os tempos de análise e aprovação.

Dentro deste contexto, o presente estudo irá explorar como ocorre o atual processo de importação brasileiro, com o detalhamento dos fluxos e exigências existentes e qual é o impacto desta dinâmica nas operações e resultados das empresas. Além disso, será feita uma análise de como o novo modelo de importação criado pelo governo irá ocorrer, quais são as mudanças comparado ao processo antigo, quais são as expectativas em relação ao novo e se há relação para a competitividade das empresas que atuam com o mercado internacional.

O tema em questão é levantado devido ao fato do modelo de importação brasileiro utilizado até então ser ineficiente, motivo de problemas para diversos importadores e uma das causas por ele ter sido implementado neste formato, foi a intenção do governo em dificultar e criar barreiras com o objetivo de proteção da indústria nacional. Não há sequer formas de comparar os trâmites de importação com a exportação, que se caracteriza por um processo muito mais rápido, pois requer menos documentos, possui incidência de menos impostos e, conseqüentemente, é mais ágil e menos complexo.

Neste sentido, as empresas importadoras se deparam com uma legislação aduaneira complexa, com a necessidade de licenças de importação, muitas vezes exigidas antes mesmo do embarque da carga, que levam um determinado tempo para serem aprovadas, uma carga tributária e taxas extremamente altas e estruturas portuárias e aeroportuárias ineficientes. Além do processo de importação ser burocrático, que por si só leva um tempo maior para ser liberado, os custos incidentes também aumentam na mesma proporção, devido a armazenagem e outras taxas cobradas em portos e aeroportos.

Apresentados os fatos, nota-se que o processo de importação brasileiro até então possui diversos entraves e desafios às empresas atuantes no mercado internacional, o que afeta diretamente a competitividade destas, não somente isso exposto, cabe trazer o seguinte questionamento, a nova estrutura proposta pelo governo para o funcionamento dos processos de importação terá efeito benéfico para as empresas a ponto de trazer resultados para a competitividade das mesmas?

Para suprir esta questão, o estudo tem por objetivo geral fazer uma análise do funcionamento do processo de importação atual, como se apresenta o novo modelo proposto



e as mudanças gradativas que vem ocorrendo, com o propósito de estudar quais serão os benefícios para as empresas e no que eles irão contribuir para as mesmas.

Para alcançar este objetivo geral, destacam-se os objetivos específicos a serem explorados:

a) Apresentar quais são os desafios enfrentados hoje nos processos de importação, desafios estes relacionados a burocracia, tempo longo para realização do processo, custos e taxas envolvidos, legislação complexa e operações ineficientes;

b) Analisar quais são as mudanças em implementação na nova estrutura para a importação e como será o funcionamento do processo como um todo;

c) Realizar uma pesquisa de campo para verificar qual é a visão dos responsáveis que trabalham diretamente com importações, em relação ao atual processo e quais são as expectativas em relação ao novo modelo;

d) Fazer uma análise dos dois modelos de importação, o atual e o novo modelo em implementação, com o intuito de deixar claras as distinções entre ambos;

e) Examinar as informações obtidas no estudo e constatar se, na opinião dos entrevistados, haverá significativa mudança que venha a melhorar os problemas enfrentados atualmente e se a importação considerando o novo modelo pode ser utilizada como ferramenta de competitividade industrial.

O tema desenvolvido neste estudo tem a intenção de elucidar quais são as novas medidas propostas e esclarecer a real importância delas na prática, para assim facilitar o entendimento das empresas, e que estas possam utilizar os benefícios a seu favor, para a melhoria da sua competitividade.

Cabe ressaltar também que a importação sempre sofreu um preconceito grande, principalmente por seu processo ser muito burocrático e custoso, e o propósito deste artigo é esclarecer que há ferramentas que podem ser utilizadas e exploradas a favor das empresas, para que estas tenham mais competitividade em seu mercado de atuação. Um exemplo é a possibilidade de adquirir máquinas e equipamentos de alta tecnologia no exterior, para ampliar e modernizar o parque industrial, já que muitas vezes não há esta disponibilidade no mercado doméstico, é também possível, mesmo com uma alta carga tributária, encontrar produtos no exterior com preços mais atrativos que no mercado nacional. Atualmente, no cenário pandemia Covid19, nota-se que há muitos casos de oferta faltante no mercado nacional e as trocas internacionais podem ser uma solução para atender esta demanda latente,

além disso, os preços dos insumos e maquinários nacionais estão cada vez mais altos, o que tem impacto direto no custo final do produto, e como saída as empresas podem buscar no mercado internacional uma alternativa para sanar este problema.

A importação, quando utilizada a favor das empresas e agora com uma nova estrutura no horizonte, tende a ser cada vez mais favorável, e este estudo irá aprofundar e agregar informações para que as empresas e os profissionais atuantes na área, como é o caso da pesquisadora, possam utilizar em seu benefício todas as ferramentas disponíveis.

Para o desenvolvimento deste estudo então, o mesmo se apresenta estruturado com início na apresentação do referencial teórico, que traz todos os termos e definições relacionados à importação, subdivididos por fluxos para melhor organização e entendimento, posteriormente é apresentado o procedimento metodológico utilizado para a concretização de todos os tópicos abordados, para assim posteriormente iniciar a exploração do tema, que foi subdividido em cinco grupos de forma a separar cada assunto e facilitar o entendimento. Por fim, são apresentadas as conclusões gerais obtidas no trabalho com sugestões para a continuidade do estudo e finalmente todas as referências bibliográficas utilizadas são apresentadas.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

Pode-se determinar a importação, conforme Fontes (2018), como um processo em que há entrada de mercadoria estrangeira no Brasil, e para que ela seja comercializada ou industrializada no mercado doméstico deve-se realizar o processo de nacionalização através do desembaraço aduaneiro e o recolhimento de todos os impostos, conforme a legislação. Assim Tripoli e Prates (2016, p. 298) contribuem quando citam que “A devida compreensão do comércio internacional é de extrema importância para qualquer empresa, essencialmente para aquelas que têm relações mais intensas com os mercados mundiais.”

Os processos de importação têm como premissa básica o Regulamento Aduaneiro, que de acordo com Fontes (2018), é um Decreto Federal com função de administrar as atividades aduaneiras, fiscalizar e controlar todas as tributações das operações do comércio exterior brasileiro. Tripoli e Prates (2016) ressaltam também que os importadores precisam ter extrema atenção a todas as etapas da importação, pois a legislação sempre impõe sanções,



e se estas não são cumpridas, podem ocorrer multas. Os mesmos autores, Tripoli e Prates (2016), também comentam que os importadores que desejam ingressar no comércio internacional devem estar regularmente inscritos no Siscomex. Fontes (2018) elucida que esta inscrição é chamada de habilitação de Radar-Siscomex e há uma legislação específica que estabelece seus procedimentos, que é a Instrução Normativa RFB N 1603 de 2015, retificada pela Instrução Normativa RFB N 1676 de 2016.

No que tange ao Siscomex, Fontes (2018) cita que o objetivo é a completa integração, mediante fluxo único e computadorizado, de todas as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de importação e exportação brasileiras e que por intermédio deste sistema ocorre a análise dos órgãos gestores. Assumpção (2007) também descreve o Siscomex como um instrumento informatizado cuja finalidade é o gerenciamento de dados provenientes de todos os órgãos e agentes que dele fazem parte. Em suma, o Siscomex é o sistema utilizado

atualmente para fazer os registros de importações, chamados de Declaração de Importação (DI).

Para a concretização das importações a empresa precisará de um despachante aduaneiro, e conforme Assumpção (2007) informa, ele é um dos três únicos intervenientes que podem efetivar o despacho e liberação de mercadorias em portos, aeroportos e pontos de fronteira, e fazer toda a parte legal das exportações e das importações, sendo então o representante do importador e responsável por executar as atividades constantes no Regulamento Aduaneiro, perante as autoridades alfandegárias. Fontes (2018) diz também que o despachante representa o importador através de uma procuração, e seu nome também deve estar incluso no Radar da empresa. No que diz respeito a Secretaria da Receita Federal, de acordo com Assumpção (2007), esta tem a responsabilidade de fiscalizar tudo o que entra e sai do Brasil, com a competência de controlar o despacho aduaneiro e o recolhimento de todos os tributos incidentes nas operações.

Assumpção (2007), também elucida que são considerados portos, aeroportos, pontos de fronteira e recinto alfandegados os locais que estão sob o controle aduaneiro e são declarados como portadores de finalidade de estacionar ou transitar veículos e mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinados, podendo efetuar operações de carga, descarga,



armazenagem, e somente por eles é efetuada a entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

Quanto ao programa Operador Econômico Autorizado (OEA), o *Time Release Study* (2020), informa que ele foi implementado em 2014 e é considerado uma ferramenta eficaz para facilitação do comércio internacional no Brasil, pois permite que intervenientes que atuam no comércio exterior e que atendam diversos padrões de conformidade e segurança, tenham tratamento diferenciado e prioridade em suas operações, sendo como principais benefícios o percentual reduzido de seleção de cargas para inspeção física, redução do tempo médio bruto dos despachos de importação e o despacho sobre águas.

## 2.1 O FLUXO DO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO

Para iniciar o processo de importação, Tripoli e Prates (2016) informam que o importador deve verificar a classificação fiscal do produto, chamado de código Nomenclatura comum do Mercosul (NCM), que conforme Assumpção (2007) são utilizados números de modo objetivo e de fácil identificação para realizar a devida classificação fiscal das mercadorias no comércio internacional. Para Fontes (2018) a NCM é um ponto importante na importação, e ela é composta por oito dígitos que determinam os impostos a serem recolhidos na nacionalização e liberação da mercadoria importada, além de também determinar a necessidade ou não do Licenciamento de Importação.

Em se tratando desta Licença de Importação e de acordo com Tripoli e Prates (2016), trata-se de um documento eletrônico exigido para as importações de licenciamento não automático, processado pelo Siscomex, que visa a autorização da importação para produtos que possuem natureza ou tipo de operação controlados por determinados órgãos governamentais e que deve ser emitida antes do desembarço aduaneiro e muitas vezes antes do embarque da carga no exterior, sendo que ela possui uma validade de 90 dias. Assumpção (2007) também lembra que a Licença de Importação, ou LI, só poderá ser utilizada para cada embarque e desembarço específico.

Fontes (2018) apresenta os órgãos anuentes da licença de importação, que são o Decex, a Anvisa, o Ministério da Agricultura (MAPA) Ibama, ANP, CNPq, Inmetro, entre outros, e que cada um deles possui determinados procedimentos e prazos para que seja feita a verificação, autorização de embarque, deferimento ou indeferimento do Licenciamento,



como exemplos pode-se citar o Decex, que leva em torno de dois a três dias úteis para análise, já o Inmetro leva uma média de trinta dias. Caso seja exigida a Licença de Importação antes do embarque da carga e o importador não tenha feito esta licença, Fontes (2018) informa que a multa é consideravelmente alta e pode direcionar a Declaração de Importação para um canal de parametrização diferente de verde, ocasionando o atraso na liberação da mercadoria.

Para os casos de importações de produtos usados, Fontes (2018) cita que é necessário ter a Licença de Importação deferida antes do embarque e se trata de um processo complexo, que deve principalmente ter a comprovação de não haver produção de similar nacional. Nestesentido Souza Silva (2019) vai além quando fala que o exame de similaridade é realizado pelo órgão Decex e deve ser feito quando o importador quer se beneficiar com a isenção ou redução dos tributos incidentes na importação, para que este benefício seja concedido não deve haver produção nacional do item e o exame irá averiguar esta existência ou não, caso comprovada a não existência de produção similar o importador então pode se beneficiar deste incentivo e é importante informar também que esta Licença não automática tem prazo de tramitação estipulado de no máximo 60 dias contados a partir da data do registro.

Tripoli e Prates (2016) informam que os órgãos anuentes que analisam as Licenças de Importação podem ter atuação simultânea e independente no mesmo processo e na mesma licença de importação. Fontes (2018) cita o Ibama, através do MAPA, como o responsável pelas atividades de vigilância sanitária, agropecuária de animais, vegetais, insumos e alimentos, já a ANVISA exerce o controle sanitário de todos os produtos e serviços, como medicamentos, alimentos, cosméticos, saneantes, derivados do tabaco, produtos médicos, sangue, hemoderivados e serviços de saúde, o DECEX, Departamento de Operações de Comércio Exterior que é um órgão do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, que analisa e delibera tudo acerca de Licenças de Importação, Registros de Exportação, de Vendas, de Operações de Crédito e Atos Concessórios de Drawback, bens usados, similaridade, além de fiscalizar preços, pesos, medidas, classificação, qualidades e tipos declarados nas operações de exportação e importação. Fontes (2018) também fala sobre o INMETRO, Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia, que tem o papel de fomentar a utilização de técnicas de gestão de qualidade na indústria nacional, difundir informações tecnológicas, notadamente sobre metrologia, normas, regulamentos





técnicos e qualidade, fortalecer a participação do país nas atividades internacionais relacionadas à metrologia e qualidade, além de promover o intercâmbio com entidades e organismos internacionais.

O MAPA também tem atuação nas importações que possuem embalagem de madeira, e de acordo com o *Time Release Study* (2020), este órgão faz a análise, anuência e liberação do processo, o que pode acontecer de forma física ou eletrônica conforme a estrutura do órgão no recinto alfandegado.

Quando a carga importada entra no país inicia-se o processo de nacionalização propriamente dito, que ocorre através da Declaração de Importação, também chamada de DI, documento eletrônico emitido pelo sistema Siscomex, cujo objetivo é consolidar todas as informações da importação, e esta só pode ser registrada após a emissão da presença de carga pelo terminal alfandegado onde o produto se encontra armazenado, conforme Fontes (2018). Tripoli e Prates (2016) dizem que a DI é exigida para o desembaraço aduaneiro das importações e este documento consolida todas as informações de caráter comercial, cambial, financeiro, fiscal e tributário envolvidas no processo, e somente após o seu registro é que a Receita Federal iniciará a conferência da exatidão das informações declaradas pelo importador em relação à legislação específica, à documentação apresentada e às mercadorias importadas, processo este então chamado de despacho aduaneiro. Assumpção (2007) explica que esta Declaração de Importação é sempre emitida no Siscomex, e deve ser feita com embasamento na documentação recebida do fornecedor estrangeiro, sendo a fatura comercial, conhecimento de transporte, packing list, certificado de origem, dentre outros documentos, além disso é por meio da DI que é feito o pagamento dos tributos e que posteriormente ocorre a nacionalização, mais conhecida como a sequência da fase que transfere a mercadoria da economia estrangeira para a economia brasileira.

Após ser realizado então o registro da Declaração de Importação, iniciará o processo de parametrização, que conforme Assumpção (2007), se refere ao procedimento no qual é indicado por meio de cores (verde, amarelo, vermelho e cinza) qual é o nível de conferência a ser utilizado pela aduana no devido processo registrado. Fontes (2018) informa que na maioria dos casos o canal de verificação dos processos é o verde, que representa liberação automática e o desembaraço da carga, sem qualquer verificação da Receita Federal, porém é importante ressaltar que após a parametrização em verde ainda há um período de 4 a



5 horas de análise e dentro deste período dependendo do terminal ou dos auditores fiscais é possível que seja solicitada conferência aduaneira para a DI.

Conforme Ultemar da Silva (2008) o canal amarelo se configura como a verificação documental por parte da Receita Federal, para verificar a exatidão das informações e de todos os documentos exigidos pela legislação para o processo de importação, e caso esteja tudo de acordo é dispensada a verificação da mercadoria. Fontes (2018) informa que é necessário apresentar os documentos originais e após esta apresentação a declaração de importação é distribuída para um auditor fiscal, que fará a conferência.

No canal vermelho Ultemar da Silva (2008) informa que a mercadoria só será liberada e desembaraçada após a realização de exame documental e físico da mercadoria, que é feita então a identificação e quantificação da mercadoria e classificação fiscal pelo auditor fiscal. Para Fontes (2018), o canal cinza indica que há algum elemento indiciário de fraude, neste, devem ser apresentados os documentos originais do processo e será feita a conferência física detalhada do produto e de todo o processo pela Receita Federal. Para Tripoli e Prates (2016), no canal cinza é feita uma conferência física e documental, com o objetivo de evitar fraudes e também realizar uma avaliação criteriosa a respeito da valoração aduaneira, até mesmo no sentido de analisar se o preço declarado da mercadoria está conforme o que é praticado no mercado.

A análise fiscal então é o período no qual a Receita Federal fará a conferência das declarações de importação que não tiverem o canal de parametrização automático, como os canais amarelo, vermelho e cinza, de acordo com Fontes (2018).

## 2.2 TAXAS E VALORES INCIDENTES NA IMPORTAÇÃO

Para a utilização do sistema Siscomex, Fontes (2018), informa que é cobrada a taxa de utilização do mesmo, recolhida juntamente com os impostos e contribuições exigidos pela legislação, com a finalidade de financiar a manutenção e melhoria do sistema e cujo valor irá variar de acordo com o número de adições feitas na Declaração de Importação.

Em relação ao transporte marítimo, há a cobrança do Adicional ao Frete da Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que conforme Fontes (2018), é uma contribuição para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira, sendo cobrada nas importações marítimas, a ser recolhida antes da



retirada da mercadoria da zona alfandegária, e possui incidência de 25% sobre o valor do frete internacional mais a taxa de utilização do sistema, a Capatazia. Tripoli e Prates (2016) informam que o fato gerador do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro.

Outra taxa que também é cobrada nas importações marítimas é a Capatazia ou *Terminal Handling Charge* (THC), que de acordo com Ultemar da Silva (2008) se tratam da mesma coisa e se referem às despesas portuárias no momento do desembarque da carga de importação, desde a colocação da carga no cais, ao lado do navio, até a efetiva saída do terminal.

Para Ultemar da Silva (2008) é de extrema importância conhecer todos os valores e custos logísticos da operação para que não haja uma inviabilidade após o início da mesma, também é preciso levar em conta que os preços são sensíveis ao tempo, a inflação, aos ganhos de produtividade, competição, demanda, falta ou excesso de veículos e equipamentos e a modalidade escolhida, pois se o transporte no exterior for via navio, avião ou frete rodoviários, haverá diversos custos envolvidos que são diferenciados em cada meio, como por exemplo a armazenagem, embarque e desembarque de navios, custos operacionais, custos para manipulação diferenciados para carga solta ou paletizada.

Quanto a questão da armazenagem Ultemar (2008) informa que é um serviço cobrado para que seja feita a guarda da mercadoria no armazém alfandegado, portos, aeroportos e pontos de fronteira, e que pode variar de acordo com o período e condições de armazenagem e as características e valor da mercadoria.

### 2.3 A LOGÍSTICA BRASILEIRA

Em se tratando de logística cabe ressaltar conforme Ultemar da Silva (2008) que o transporte brasileiro é um dos piores do mundo, onde cerca de 60% é realizado por rodovia, em contrapartida do que ocorre em países de grandes dimensões, o Brasil utiliza o transporte rodoviário conforme pequenos países, nos quais esse meio se justifica, já que é um transporte adequado para pequenas distâncias, sem contar com o fato das estradas serem consideradas ruins para o tráfego e que necessitam de reformas urgentes. O autor também fala que o sistema ferroviário é ineficiente e pouco utilizado o transporte fluvial, que deveria ser mais



explorado pelo fato de haver 42 mil quilômetros de rios dos quais 26 mil são navegáveis, sendo que são utilizados apenas 10 mil.

No que diz respeito ao conhecimento de transporte, Fontes (2018) elucida que há o conhecimento para o embarque aéreo, emitido pela companhia aérea ou agente de cargas para transportes comerciais e o conhecimento para o embarque marítimo, que é emitido pelo armador ou agente de cargas para transportes comerciais. Fontes (2018) então informa que o agente de carga, é uma empresa especializada em logística internacional que faz o papel de intermediador nas negociações de frete internacional junto aos armadores e companhias aéreas, fazendo assim a compra e venda dos fretes aos importadores, além de tratar da documentação envolvida, fazer as reservas, a consolidação de carga, emitir o conhecimento de embarque, realizar o pagamento das taxas aos contratados, acompanhar o embarque físico da carga e enviar as informações aos importadores.

#### 2.4 TEMPO DE LIBERAÇÕES DE IMPORTAÇÕES NO BRASIL

De acordo com o *Time Release Study* (2020), levando em consideração o atual processo de importação, o tempo médio desde a chegada da mercadoria no país até a sua liberação e saída física do recinto alfandegado, no modal marítimo gira em 9,7 dias, no modal

aéreo 5,8 dias e no rodoviário 2,3 dias. O estudo também informa que o tempo médio para as importações realizadas na modalidade de despacho sobre águas, exclusiva para as empresas OEA, é 73% menor que o realizado em outras modalidades. O mesmo relatório do *Time Release Study* (2020), apresenta que quando há necessidade de inspeção do órgão MAPA como inspeção da madeira, o impacto da verificação é de 52 horas, em média, na liberação da carga.

Ainda de acordo com o *Time Release Study* (2020), mais de 87% das mercadorias que são importadas, são liberadas em menos de 7 dias contados da chegada no país, sendo que os percentuais de seleção de declarações para canais de inspeção física e análise documental, são inferiores a 5%, além disso, uma atuação conjunta entre o importador e seu despachante aduaneiro nos processos que envolvem o registro da Declaração de Importação, entrega da mercadoria após o desembaraço e entrega de documentos à Receita Federal, possuem potencial para reduzir em média mais de 40% dos tempos totais.



No que tange a empresas OEA, o *Time Release Study* (2020) destaca que os processos fluem 32,37% mais rápido, na média de todos os modais, ao comparar com uma importação de empresas normais que alcançam a média de 207,38 horas entre a chegada e a entrega da carga, já no modal rodoviário o ganho supera 60% de redução de tempo para as empresas OEA. Porém de forma geral, ainda de acordo com o estudo, o governo prevê que é possível através de uma modernização na estrutura, que haja uma redução de 40% no tempo total de um processo de importação.

## 2.5 REGIMES ADUANEIROS ESPECIAIS

Ao tratar o assunto dos Regimes Aduaneiros Especiais, Assumpção (2007) define-os como instrumentos de ação objetiva com o intuito de concederem estímulos e definirem responsabilidades na busca de um desenvolvimento econômico ordenado. Um exemplo destes regimes, e ainda de acordo com Assumpção (2007), é o *Drawback*, que se configura como um incentivo às exportações e é aplicado no momento da importação de matérias-primas, insumos, partes, peças ou componentes de produtos que, após industrialização, são exportados, além disso, tem como objetivo baratear os custos do produto já na fase inicial de produção para manter os padrões de qualidade alto. Segundo Ultemar da Silva (2008) o *Drawback* é um incentivo para as empresas exportarem e assim os tributos da importação da mercadoria utilizada na industrialização, podem ser suspensos ou isentos, conforme a modalidade, sendo que o limite máximo para a permanência da mercadoria importada no país destinada à industrialização é de até dois anos.

Ainda dentro do tema de Regimes Aduaneiros Especiais, Brogini (2013) comenta que são benefícios tributários relativos aos impostos incidentes nas importações, do controle aduaneiro sobre os bens objeto da operação. Como exemplo, o próprio autor Brogini (2013) informa que o *Ex Tarifário* é um mecanismo utilizado para a redução de custo na aquisição de bens de capital e informática e telecomunicações e consiste na redução temporária da alíquota do imposto de importação desses bens, porém como regra estes não podem ser produzidos no país, tratando-se então de uma exceção à tarifa, que incide sobre os produtos classificados em determinados NCMs e com redução válida por um período prefixado, de até dois anos.

## 2.6 BARREIRAS TARIFÁRIAS

Brogini (2013) comenta sobre as barreiras tarifárias que incidem sobre as operações de comércio exterior e que nada mais são do que medidas de defesa comercial, como as *Antidumping*, Compensatórias e de Salvaguarda, com o intuito de proteger a indústria nacional de importações. Segundo Souza Silva (2019), as barreiras no comércio internacional são criadas para beneficiar alguns grupos com fins de interesse econômico, como empresas, setores e sindicatos, há então as Barreiras Tarifárias como a aplicação de impostos ou taxas diretamente no valor do bem importado tornando-o mais caro para o importador, ou as Barreiras Não Tarifárias, com políticas, regulamentações ou procedimentos governamentais que fazem os processos se tornarem mais complexos, dificultosos ou que até impossibilitemos negócios, há também a imposição de Licenças de Importação com pagamento de taxas e ou entraves burocráticos como forma de desestimular a importação, e por fim há as Cotas, que são barreiras comerciais com o intuito de impor restrições quantitativas aplicadas em produtos por um prazo específico.

Ainda segundo Souza Silva (2019) a prática do *Dumping* ocorre no momento que um produto é vendido ao exterior por um preço abaixo de seu custo produtivo, normalmente para destruir a concorrência e ganhar mais mercado, e por isso a medida *Antidumping* tem objetivo de aplicar uma cobrança extra sobre o preço do produto importado, como forma de eliminar a margem de *Dumping*, margem essa que se refere à diferença entre o valor normal e o preço de exportação, assim o produto entra no país com o preço de mercado e não causa nenhum dano ao mercado doméstico.

## 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para tal avaliação, analisa-se em pesquisa descritiva como ocorre o atual processo de importação no Brasil, quais são as características que o tornam conhecido por ser burocrático, lento e custoso, aliado a uma investigação documental das atuais mudanças que estão em implementação no sentido de facilitar e agilizar os trâmites aduaneiros que hoje são deficitários. No que tange ao passo a passo e o fluxo do processo de importação descrito ao longo do estudo, este foi realizado com base em pesquisa descritiva, realizada através da observação do dia a dia e de como ocorrem os processos na prática.



É também apresentada uma abordagem exploratória, realizada através da aplicação de pesquisa com questionário estruturado em cinco questões abertas, aplicado a cinco responsáveis encarregados pela importação de uma empresa de manufatura de calçados, como intuito de que seja relatado como ocorre o processo de importação atualmente, se há dificuldades enfrentadas, quais são elas e como os avanços propostos pelo governo no que tange a nova sistemática de importação podem contribuir para a melhoria de forma geral das atividades, etapas do processo e na competitividade das empresas. Através da análise detalhada do conteúdo obtido na aplicação do questionário, foi possível obter as conclusões finais deste estudo, com base no ponto de vista dos entrevistados.

A pesquisa exploratória foi realizada a partir da obtenção de ideias e percepções de pessoas com conhecimento na área de comércio exterior, como gestores, compradores do mercado internacional e especialistas de importação e a aplicação ocorreu através do envio do questionário elaborado via e-mail individual, com um canal de contato síncrono via *teams* e também presencial, para que pudessem ser feitos esclarecimentos acerca do objetivo principal do trabalho e qual é o seu ponto focal.

## **4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS**

### **4.1 FORMATO DO ATUAL PROCESSO DE IMPORTAÇÃO**

Conforme foi citado anteriormente, o atual processo de importação brasileiro é caracterizado por ser burocrático, lento e custoso, cabe então fazer um estudo das características que o determinam desta forma e como funciona este processo de modo geral.

O primeiro ponto a ser explorado é a Legislação Aduaneira Brasileira, que para a importação impõe diversas exigências, em destaque nos tópicos seguintes:

4.1.1 Habilitação no Radar e sistema Siscomex, processo que deve ser solicitado junto à Receita Federal com a apresentação da documentação exigida para tal. O prazo de análise é de 10 dias e após receber a aprovação a empresa pode iniciar com as operações de importação;

4.1.2 Após efetivada a compra internacional é necessário realizar o enquadramento fiscal do produto/mercadoria, processo este complexo pois envolve a classificação fiscal do item na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) e ocorre através de interpretação das características do bem importado em relação ao que está apresentado nas opções de NCM. É





de extrema importância o enquadramento correto, pois ele que definirá todos os impostos incidentes na importação e caso haja qualquer discrepância, no momento do desembarço aduaneiro pode ocorrer a aplicação de multa por enquadramento incorreto. É a NCM também que identifica quando há Defesa Comercial, necessidade de Licença de Importação e qualquer outro Tratamento Administrativo Especial, como a necessidade de Certificação Inmetro, por exemplo. Atualmente os despachantes aduaneiros possuem uma área à parte especializada em classificação fiscal e oferecem este serviço de consultoria para realizar o correto enquadramento fiscal do item a importar, fazendo um estudo detalhado de todas as características do produto para evitar problemas no momento do desembarço. A Receita Federal também possui um processo chamado de consulta pública, no qual o usuário envia através de um processo formal todas as informações do seu produto e solicita a indicação do NCM correto, porém o prazo para retorno desta consulta é de 60 dias;

4.1.3 Após a classificação fiscal é necessário verificar a exigibilidade da Licença de Importação, há casos em que se faz necessário o deferimento desta licença previamente ao embarque da carga, além disso, há diversos órgãos anuentes que realizam o deferimento/aprovação destas licenças e eles variam de acordo com o tipo de item importado, também são cobradas taxas para o registro que se distinguem de acordo com cada órgão anuente. O importador deve estar atento à esta exigência, pois caso não cumprir com a mesma embarcar a carga sem a licença, é aplicada uma penalidade, no formato de multa. O prazo oficial dado pelo governo para o deferimento das licenças é de 60 dias corridos, porém o que é constatado na prática é um tempo menor para este deferimento, e que irá depender de cada órgão. É importante informar que a licença possui um prazo de validade e se a Declaração de Importação não for registrada dentro deste prazo, haverá incidência de multa. Nesta licença é necessário informar peso líquido individual e total, preço, fabricante, entre outros e caso no momento do embarque alguma informação for alterada, é necessário atualizar a licença emitida;

4.1.4 Quanto a documentação exigida para a importação, devem ser seguidas diversas regras conforme a legislação, todos os documentos devem estar em perfeito acordo no momento do registro da Declaração de Importação e servirão como base para a confecção desta última. Nos casos de parametrização em canal diferente de verde, o fiscal responsável pelo processo fará uma análise nos documentos originais que serão apresentados, e qualquer divergência constatada ou falta de informação, haverá aplicação de multa por documentação



em desacordo;

4.1.5 Para o transporte internacional também deve ser gerado um documento, chamado de Conhecimento de Transporte, e quando ocorre a chegada no destino a companhia aérea ou marítima deve fazer o lançamento da carga em sistemas específicos do governo, para que a presença de carga seja gerada, esta então é a representação da comprovação de chegada no Recinto Alfandegado. Normalmente isso acontece no mesmo dia da chegada, porém há casos de divergências nas informações dos documentos frente ao que é lançado no sistema específico da Receita Federal, que pode gerar atrasos nesta presença;

4.1.6 Somente após a chegada da carga é que o despacho aduaneiro inicia e é feito então o registro da Declaração de Importação, chamada de DI. Este registro só pode ser feito atualmente por despachante aduaneiro credenciado pela Receita Federal e ele contém todas as informações da operação, que devem estar em perfeito acordo com a documentação exigida pela legislação. Após o registro, o sistema Siscomex irá selecionar aleatoriamente um canal de verificação para o processo, o fluxo mais rápido ocorre no canal verde em que a liberação é feita automaticamente, posteriormente vem o amarelo que tende a ser mais lento devido a conferência de documentação, que irá depender do volume de processos e disponibilidade do fiscal da Receita Federal. Já o canal vermelho leva um tempo maior para liberar, pois necessita de conferência física e documental e o canal cinza é o mais moroso, pois passa por uma análise mais detalhada da Receita Federal. A mercadoria só será desembaraçada e liberada após o pagamento de todos os tributos e taxas incidentes. Há também a necessidade de liberação pelo MAPA quando a importação possuir embalagem de madeira, que de acordo com a legislação, deve ser tratada e fumigada, com carimbo e certificado;

4.1.7 Nas importações advindas do Mercosul, há um incentivo com o Imposto de Importação a zero por cento, porém é necessário apresentar um documento gerado pelo exportador estrangeiro, chamado de Certificado de Origem, que comprove a procedência da carga, ou seja, se ela foi produzida dentro do Mercosul. Este documento deve estar vinculado à Declaração de Importação e todas as informações devem estar de acordo para que não haja nenhum problema na liberação;

4.1.8 Para determinados produtos, cujos destaques são feitos na NCM, o governo brasileiro impõe medidas Antidumping, e é aplicada então uma tarifa na importação, esta



determinada pelo governo e que pode variar para cada país, para assim equiparar os preços dos itens em comparação com os outros mercados praticantes de preços lineares;

4.1.9 Há casos em que o governo brasileiro concede um incentivo para a importação de determinados produtos, especificados também pela NCM e concedidos via Cotas Tarifárias, com o percentual do imposto de importação menor do praticado usualmente. O funcionamento se dá através do estabelecimento de uma cota com quantidade determinada, então o importador deve registrar uma Licença de Importação, que quando deferida concede o incentivo do imposto menor. Após o esgotamento desta cota, os importadores voltam a recolher o percentual usual do imposto;

4.1.10 A importação de material usado é proibida no Brasil, porém há exceções no diz respeito a não haver similar nacional e neste caso deve ser feita a comprovação através de uma consulta pública que o governo abre após o registro de uma Licença de Importação pelo importador. O prazo para a conclusão desta consulta pública é de 30 dias e somente após o deferimento desta licença o material pode ser embarcado, pois é autorizada a importação;

4.1.11 No Rio Grande do Sul, para a importação de maquinário que respeitem diversas regras definidas pelo próprio Estado, sendo a principal delas fazer parte ativa da produção da empresa, é possível exonerar o imposto ICMS através de um Laudo FIERGS, que comprove

não haver modelo similar produzido no Estado. Para a obtenção deste laudo primeiramente a empresa deve analisar todas as regras estabelecidas, e caso se encaixe em todas elas, é possível fazer a solicitação dentro do sistema da própria FIERGS, preenchendo as informações solicitadas em cada campo e também se faz necessário anexar o catálogo da máquina, após o processamento das informações, o importador recebe uma cobrança no valor de R\$ 1.000,00 para não sócios e R\$ 500,00 para sócios FIERGS. Quando o pagamento é realizado o processo entra em pesquisa, que leva 30 dias para ser concluído, e caso não haja nenhuma manifestação de produção no Estado, ao final deste período o laudo FIERGS é emitido e pode ser utilizado para o desembaraço e a exoneração do ICMS do item;

4.1.12 Com o intuito de modernizar a indústria nacional e aumentar os investimentos em bens de capital, informática e telecomunicações no país, o governo brasileiro criou o benefício do *Ex tarifário*, que consiste na redução a 0% da alíquota do



imposto de importação para máquinas, equipamentos e demais itens classificados em NCMs designadas por BK e BIT, porém a regra principal é não haver similar nacional equivalente. Este processo é muito benéfico para as empresas, que assim podem aumentar a inovação em seu parque industrial e serem mais produtivas e competitivas no mercado, e conseqüentemente para o país, que incorpora mais tecnologia inexistente até então. Porém, para que o benefício seja concedido, há um processo burocrático e muito lento envolvido, as empresas devem abrir o pleito junto ao Ministério da Economia com o preenchimento de um formulário que solicita diversas informações e um catálogo traduzido para o português, esse pleito precisa ser protocolado presencialmente no Ministério e há empresas especializadas, que prestam consultoria para fazer o preenchimento e o protocolo. Após este protocolo, o processo é encaminhado para consulta pública, que leva em torno de 30 dias, posterior à isso inicia o prazo para manifestações de produção nacional, que também leva 30 dias, caso então não houver nenhuma manifestação da indústria nacional o processo segue o caminho para análise na reunião do órgão Gecex, que usualmente ocorre uma vez ao mês. Se tudo estiver de acordo e não houver nenhuma objeção, o *Ex Tarifário* é então publicado e está pronto para uso;

4.1.13 As empresas importadoras que também atuam com exportações, contam com um benefício chamado *Drawback*, na utilização deste regime aduaneiro é possível importar insumos que são utilizados para fabricação dos produtos a serem exportados, com a suspensão ou isenção dos impostos, que varia de acordo com o regime adotado pela empresa. Para a utilização do *Drawback* a empresa deve abrir um ato concessório, apresentar a documentação exigida e realizar um controle de tudo o que importa e exporta, de acordo com o tipo de modalidade optado. O regime possui diversas regras e normalmente as empresas contratam assessorias especializadas para lhes prestar consultoria e realizar todo o controle e acompanhamento necessário. Quando cumpridas todas as exigências e comprovadas às exportações dos itens importados vinculados, é percebido um ganho importante na redução dos encargos da importação, tornando assim a empresa mais competitiva.

Conforme apresentado nos tópicos acima foi possível identificar uma série de regras e exigências a serem cumpridas para que a importação possa ser realizada, e são estes pontos que fazem o processo ser um tanto complexo, não somente esta dinâmica que dificulta, mas há também uma complexidade na cadeia de suprimentos, sendo:



4.1.14 Precariedade na logística brasileira, que impacta em tempos de entrega das cargas e custos altos para o transporte;

4.1.15 Custos e taxas abusivas cobradas pelos portos e aeroportos nos processos de importação. Há também uma exigência recente quanto a cobrança de scanner em todos os processos marítimos, e as taxas variam em cada Recinto Aduaneiro;

4.1.16 Para o transporte marítimo internacional há diversas taxas cobradas na chegada da carga no porto de origem, além da cobrança do frete da viagem principal e a cobrança de AFRMM, que é estabelecida com base no valor do frete internacional mais a Capatazia;

4.1.17 As empresas que trabalham com regimes aduaneiros especiais (como *Ex Tarifário* e *Drawback*) e contratam assessorias para auxiliá-las, também irão arcar com os custos destes serviços.

É importante também ressaltar os custos relacionados ao processo como um todo:

4.1.18 Valor de desembaraço aduaneiro pago ao despachante aduaneiro e valor de assessoria que estes prestam, pois em alguns casos é cobrado a parte;

4.1.19 Taxas e valores cobrados nos portos e aeroportos, relacionados inclusive ao período de armazenagem da carga que está vinculado diretamente à liberação da mesma;

4.1.20 Impostos na nacionalização da mercadoria: II, IPI, PIS, COFINS e ICMS;

4.1.21 Taxas na anuência da Licença de Importação;

4.1.22 Taxa Siscomex por cada adição que é feita na Declaração de Importação;

4.1.23 Taxa de câmbio que é variável e deve ser considerada na data de registro da Declaração de Importação.

Apresentados todos os fatores que incidem no atual processo de importação, nota-se que a complexidade é relativamente alta e que o importador deve estar atento à todas as especificidades da legislação, pois qualquer obrigatoriedade não cumprida, pode ocasionar em multas e penalidades altas. Porém é possível notar que também há alguns incentivos, que se cumpridas todas as regras e exigências para a sua obtenção, podem trazer ganhos significativos para as empresas.



## 4.2 NOVA ESTRUTURA DO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO

O principal objetivo do governo ao implementar o Portal Único do comércio exterior foi para desburocratizar e simplificar as operações de importação e exportação, e assim gerar também maior eficiência e celeridade aos processos. Esta nova medida, para o modelo de importação, iniciou o desenvolvimento em 2018 e em 2020 somente empresas OEA podiam fazer registros em formato de testes, sendo que ainda com algumas restrições.

O destaque fica para a centralização e harmonização de informações em um único ambiente, chamado de Portal Único, que torna o processo mais flexível e faz o fluxo ser mais dinâmico, a seguir então são destacadas as mudanças desenvolvidas:

4.2.1 O novo módulo do Portal Siscomex faz a integração de todos os sistemas públicos e privados em uma única plataforma, e concentra todos os órgãos neste mesmo local, desta forma evita retrabalho na reinserção das mesmas informações, como ocorre no modelo antigo;

4.2.2 Extinção da DI feita no Siscomex Web. O registro da importação para a se chamar DUIMP, declaração única de importação;

4.2.3 Para as empresas certificadas OEA (Operador Econômico Autorizado), é possível fazer o registro da mercadoria, através da DUIMP, antes do ingresso da mercadoria no país e em paralelo à Licença de Importação. Desta forma, o desembaraço aduaneiro irá ocorrer durante o trânsito da carga e quando ela chegar no Recinto Alfandegado para os casos de canal verde e liberação automática, já será possível realizar carregamento imediato para a entrega no destino final. Já para os casos de parametrização diferente de canal verde, o processo estará adiantado, pois com a chegada da carga o nível de conferência aduaneira já estará definido;

4.2.4 A Licença de Importação passa a se chamar LPCO, que compreende: licenças, permissões, certificados e outros documentos. Será possível registrar apenas uma licença para mais de uma operação de importação, ou seja, serão vários registros de embarques em uma única LPCO, com o abatimento do saldo até o mesmo ser esgotado;

4.2.5 O pagamento das taxas, impostos e contribuições será todo centralizado no próprio Portal Único. Os valores não serão unificados, a mudança se difere pois no processo antigo os pagamentos são feitos em diversos meios, em momentos diferentes e no novo processo tudo estará concentrado no mesmo local, tornando a visualização facilitada e o pagamento mais simples, organizado e automático, o que também contribui para a



transparência de todos os custos envolvidos no processo de importação;

4.2.6 Haverá redução nos tempos de desembaraço da carga e de permanência no Recinto Aduaneiro, conseqüentemente a carga ficará menos tempo armazenada e haverá reduções de valores de cobrança de armazenagem. A intenção do governo com isso é tornar o processo mais ágil, eficiente e dar maior fluxo às movimentações;

4.2.7 O governo terá uma gestão de risco adiantada, pois haverá um histórico de todas as operações comerciais dos importadores por produto, o que permite a verificação do histórico recorrente, um tratamento mais ágil para os processos habituais e redução das inspeções físicas. Isso irá ocorrer através do módulo específico chamado de Catálogo de Produtos, que é uma base de dados com as descrições completas dos produtos, seus fabricantes, NCM e atributos, será possível também fazer a anexação de fotos e documentos para auxiliar no tratamento administrativo. Ou seja, para o registro da importação é necessário vincular o produto cadastrado no catálogo, o que gera maior controle por parte do governo, transparência de informações e fonte de consultas para facilitar a fiscalização e análise de riscos;

4.2.8 Para as empresas que possuem certificação OEA será possível o recolhimento dos tributos apenas uma vez ao mês, e não em cada processo como ocorre atualmente. Desta forma, haverá um ganho significativo no fluxo de caixa destas empresas;

- De acordo com este novo sistema, todas as informações e documentos a serem enviados terão uma distribuição eletrônica padronizada e harmonizada para todos os órgãos e entidades envolvidas no processo, e uma vez que as informações são lançadas, tudo estará centralizado no portal, não necessitando da duplicação de prestação de informações a diferentes órgãos. Sendo que após a análise do processo, os órgãos competentes farão as notificações diretamente via portal aos operadores privados, de modo a facilitar e agilizar a comunicação e fluidez do processo.

Não será mais obrigatório o registro da declaração via despachante aduaneiro, o próprio importador terá permissão para fazer o registro diretamente no Portal Único. Será necessário apenas ter um representante fisicamente no Recinto Alfandegado, caso o processo seja parametrizado em canal diferente de verde, para que este possa fazer a entrega dos documentos originais e caso necessário acompanhar a vistoria da carga.

Tendo apresentado estes tópicos, percebe-se uma melhoria no que compete ao novo processo de importação e a intenção do governo brasileiro com estas implementações em





facilitar e agilizar o andamento do desembaraço das cargas de importação, cooperando não somente com as empresas mas também aumentando a competitividade do país mundialmente, automatizando processos e reduzindo custos.

#### 4.3 PESQUISA DE CAMPO

Com o intuito de checar qual é a percepção das pessoas que atuam diretamente com importações, em relação ao processo como um todo e para a aplicação da pesquisa exploratória, foram desenvolvidos os seguintes questionamentos:

- 1) De acordo com sua experiência, qual é a sua avaliação em relação ao atual processo de importação brasileiro e quais são os aspectos que o tornam complexo?
- 2) Em seu ponto de vista, qual é o impacto da burocracia no atual processo de importação brasileiro?
- 3) Quais são as mudanças que você considera mais significativas no novo modelo do processo de importação?
- 4) Quais são as principais contribuições que essas mudanças trarão para a empresa e de que forma?
- 5) Em sua opinião a importação pode ser utilizada como ferramenta de competitividade industrial, cite exemplos para melhor entendimento.

Em relação aos entrevistados, foram selecionadas 5 pessoas, todas com atuação direta ou indiretamente relacionadas à importação de insumos, equipamentos/maquinários, partes e peças dentro de uma indústria fabricante de calçados, sendo que o nome da empresa será preservado para que não ocorra nenhuma interferência em seus diferenciais estratégicos, e o nome dos participantes também, para que seja preservada a privacidade destes, diante disso no presente artigo serão distintos então por letras.

Antes de realizar a extração das informações obtidas, são apresentados os entrevistados:

- Duas pessoas especialistas em operações de importação, caracterizadas por A e B;
- Duas pessoas com formação em engenharia de materiais e engenharia química, C e D consecutivamente, que atualmente trabalham no setor de inovação e fazem o desenvolvimento de projetos que requerem matérias-primas ou equipamentos não

disponíveis no mercadonacional;

- Um gestor responsável por compra de máquinas, equipamentos e suas partes e peças no mercado internacional, que possui formação em comércio internacional. Caracterizado por E.

Em análise às informações obtidas, o entrevistado que possui formação em engenharia de materiais, aqui apresentado como C, comenta que o processo de importação em si é complexo, inclusive no que diz respeito a classificação fiscal, que deve ser elaborada pela pessoa que conhece o produto em todas as suas características, normalmente o técnico que trabalha diariamente com o item e/ou o comprador do insumo, posteriormente há a intervenção do departamento de importação e do despachante aduaneiro, para que seja feito o estudo e enquadramento correto da NCM, tudo isso pois o enquadramento é muito interpretativo e se não analisado em todos os seus detalhes pode abrir brechas de duplo entendimento pela Receita Federal. Sendo que está NCM irá determinar as taxas envolvidas e inclusive se há medidas antidumping. Este entrevistado também comenta que o processo para trazer as mercadorias ao país é lento, que o transporte rodoviário reduz a competitividade industrial e que a burocracia ocorre no devido enquadramento e taxaço fiscal dos produtos.

Na visão deste entrevistado classificado como C, o novo modelo de importação apresenta uma mudança significativa na forma de gerir os fluxos, na antecipação da avaliação dos processos enquanto estes ainda estão em trânsito e na centralização do pagamento de taxas, que irá reduzir a quantidade de operações financeiras necessárias. As contribuições para as empresas em sua visão ocorrerão devido aos processos automatizados e organizados, que serão mais ágeis e seguros, já no viés da competitividade, este comenta que as empresas precisam garantir uma rede de fornecedores competitivos pelo mundo, que dará tranquilidade para enfrentar situações no mercado interno e externo e cita como exemplo o monopólio nacional na indústria do plástico, que pratica preços acima do mercado mundial pela ausência de competitividade, e se as empresas que buscam esta matéria prima, tomarem a iniciativa de procurar no mercado internacional, podem encontrar condições de compra que permitam negociar melhores preços.

Para as especialistas de importação, caracterizadas por A e B, o processo atual é burocrático, desatualizado e que tramita separadamente por diversos órgãos intervenientes, onde cada um tem sua forma de análise e não compartilham conhecimentos entre si, além de



cada Alfândega ter independência em suas interpretações e formas de trabalho. Elas compartilham a ideia de que o processo se torna complexo, pois há diversas etapas a serem cumpridas, com acessos em programas distintos que tornam a operação morosa, custosa em alguns casos e conseqüentemente cria uma margem de erro desnecessária. Para elas o maior impacto da burocracia na importação acaba sendo no quesito financeiro, pois quanto mais burocracia envolvida em um procedimento, mais riscos corre-se na geração de custos evitáveis como armazenagem extra, manuseios da carga, dentre outros, e que pode influenciar na perda de competitividade devido ao tempo maior que a mercadoria levará para chegar na linha de produção de uma indústria ou na estante de uma loja, por exemplo.

A entrevistada caracterizada por A entende que as mudanças mais significativas no novo modelo do processo de importação são a atualização tecnológica, com a criação de novos sistemas para unificar operações de todos os órgãos públicos, estes regidos pela Receita Federal, e a mudança de conceito das autoridades competentes, que visam se igualar a países de primeiro mundo no que se refere à procedimentos alfandegários. Já a entrevistada B vê como alteração mais significativa a interligação dos órgãos intervenientes e a oportunidade para as empresas de fazer os despachos de forma antecipada, que irá tornar o processo célere e menos oneroso. No que diz respeito às contribuições que o novo modelo de importação trará, a entrevistada A cita que haverá contribuição direta no ganho de competitividade industrial, proporcionando autonomia aos importadores, eliminando também desperdícios de tarefas, reduzindo margens de erros, acelerando as liberações das cargas, gerando todo um novo fluxo nas alfândegas brasileiras que beneficiará diretamente as empresas, e a entrevistada B destaca a celeridade e a desburocratização.

Ambas as entrevistadas A e B concordam que a importação pode ser sim utilizada como ferramenta de competitividade industrial, quando a primeira comenta que após estudos realizados, constata-se a viabilidade de importar determinado insumo/ produto de forma mais econômica frente a um produto nacional e além do custo menor, a aquisição de novas tecnologias e produtos diversificados elevam o patamar de uma empresa que opta pela importação, mantendo-a à frente no mercado, um exemplo é aquisição de maquinários com tecnologia de ponta, no qual não há produção nacional e este item pode ser importado através de um benefício proporcionado pelo governo que reduz a alíquota de importação, baixando consideravelmente o custo posto no Brasil, ou seja, a empresa terá além de custo menor na importação, uma vantagem industrial que se refletirá em mais vendas. Na mesma



ideia a entrevistada B comenta também no âmbito de novas tecnologias que ainda não somos auto suficientes em nível Brasil, além de matérias-primas entrarem em nosso país com valores mais competitivos e com qualidades superiores, em muitos casos.

O entrevistado caracterizado por D comenta que o processo atual de importação é absurdamente burocrático e por isso caro e ineficiente, na visão dele pequenas empresas não tem a menor chance de competir e usufruir das cadeias globais de suprimentos simplesmente por não conseguir alcançar melhores ofertas de matérias primas, devido ao entrave burocrático para realizar uma importação. Para este a importação é uma operação de alto custo com uma alta carga tributária e que pode comprometer a margem de lucro das empresas, e grandes empresas que possuem equipes dedicadas de importação podem realizar o processo de maneira que seja mais econômico, por exemplo gerando laudos de não similaridade com fabricantes estaduais ou nacionais e com isso não necessitando recolher determinados impostos sobre o bem importado, porém o processo costuma ser longo e bastante trabalhoso, o que inviabiliza a aplicação desse tipo de elisão fiscal para pequenas empresas. Para este entrevistado D, a importação é uma excelente ferramenta para fomentar a competitividade, pois abre as portas das empresas para bens e serviços de todos os lugares do mundo, expõe quais são os pontos fortes da economia brasileira e principalmente os pontos fracos e com isso é possível melhorar substancialmente estes pontos, tornando-os muito mais competitivos em nível nacional e também podendo competir de maneira global.

Para o entrevistado E, o processo de importação tem avançado nos últimos anos, porém de forma lenta, na questão de processamento, análise e retorno da informação, cita que o enquadramento fiscal é complexo, tem grandes margens para falhas e a necessidade de verificação e inclusão de informações em muitos locais/sistemas diferentes, torna o processo mais oneroso e complexo. Na visão deste entrevistado a burocracia tem grande impacto na questão de prazos, pois hoje há um contexto onde os prazos são muito importantes e tem impactos em custos e resultados da empresa, como exemplo informa que um atraso de 3 dias a mais no prazo de chegada de uma máquina, são 3 dias a menos de produção para a fábrica. Em relação ao novo processo, vê um aprimoramento nos sistemas, além de uma clareza maior no fluxo de importação, que ocorre pela automatização das análises e liberações e isso contribui com maior agilidade nos processos, menores custos, sejam de envolvimento ou até de recebimento das mercadorias. No que tange ao assunto competitividade industrial na importação ele ressalta categoricamente que é percebido pela



empresa, principalmente pela questão de ampliar o horizonte de possibilidades e sair do mercado nacional para buscar alta tecnologia internacionalmente, que muitas vezes demora um tempo muito grande para ser ofertada para compra no país e a custos altos.

#### 4.4 COMPARATIVO DO ATUAL E O NOVO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO

Ao longo do tempo, o governo brasileiro notou a necessidade de realizar melhorias na estrutura do comércio exterior brasileiro, e algumas oportunidades foram e ainda estão sendo trabalhadas, no sentido de criar soluções que possam agilizar as liberações alfandegárias, reduzir tempos e custos envolvidos ao longo de todo o processo e diminuir a burocracia de forma geral, e essa dinâmica está se tornando cada dia mais próxima com a concretização da DUIMP no que tange às importações.

Neste sentido, abaixo são destacados os principais aspectos que diferenciam o novo processo de importação, em relação ao processo que ocorre atualmente:

4.4.1 O objetivo do Portal Único para o novo processo de importação é integrar em uma única janela todos os órgãos anuentes, além de todas as demais etapas que envolvem a importação em si, sendo assim, em somente um acesso será possível visualizar e lançar as informações do processo, consultar e atender exigências feitas e acompanhar o andamento e liberação das importações. No modelo atual, o sistema Siscomex não conseguiu comportar todos os órgãos anuentes, por isso foram criados vários sistemas paralelos, o que gerou duplicidade no lançamento de informações e maiores tempos de deferimento pelos órgãos anuentes. Com a unificação na entrada de dados haverá uma melhor coordenação das atividades de registro, acompanhamento e controle por parte dos órgãos, de modo a evitar redundância de informações, concentração de dados em um único local e assim maior agilidade e fluidez no processo;

4.4.2 Dentro do Portal Único na DUIMP, há o módulo chamado CCT (Controle de Carga e Trânsito) que tem por objetivo substituir os dois módulos hoje vigentes no atual processo de importação, o Mantra e o Siscomex Carga, que funcionam a parte do sistema e necessitam de acessos separados para a consulta da chegada das cargas e disponibilidade das mesmas. Este modelo levará a uma simplificação e unificação de etapas;

4.4.3 Atualmente, somente após o deferimento da Licença de Importação, para os casos em que há esta exigência, é que pode ser registrada a Declaração de Importação e posteriormente seguir com a liberação da carga. Na DUIMP, é possível registrar a declaração



enquanto a Licença de Importação ainda não estiver deferida, desta forma há um ganho de tempo, pois enquanto o órgão analisa a licença para deferi-la, o processo já está seguindo seu fluxo. Importante ressaltar que somente após o deferimento da licença o processo será desembaraçado;

4.4.4 Em se tratando de Licença de Importação, no atual modelo se faz necessário uma licença para cada embarque em específico, no novo processo é possível registrar uma licença para uma quantidade maior, que possa ser utilizada em vários processos de importação até que haja o esgotamento total da quantidade registrada, desta forma o importador aguarda o deferimento da licença uma vez e a utilizada em vários processos, reduzindo o tempo de espera no deferimento de várias licenças e os custos com os diversos registros;

4.4.5 Na DUIMP há uma validação automática dos dados que são informados, em comparação com a operação que foi autorizada na licença de importação, de forma a facilitar e agilizar o registro, o que não ocorre na atual DI, que apresenta diversos erros ao longo do registro e que precisam ser conferidos e avaliados até encontrar o motivo que gerou a divergência;

4.4.6 O módulo do Catálogo de Produtos que foi criado dentro do Portal Único da DUIMP, serve como uma base de dados dos produtos que a empresa importa, sendo necessário o cadastro de todos os itens neste local para posterior vínculo na declaração. Não será mais permitida a digitação em campo livre, como ocorre no atual processo, de forma a evitar erro também gerar maior controle da Receita Federal, porém se tudo estiver sendo feito de acordo, ao longo do tempo haverá maior confiabilidade e assim os processos seguirão um fluxo mais ágil na liberação;

4.4.7 Nos casos em que é necessária a inspeção física dos produtos, o auditor fiscal fará o agendamento diretamente pelo Portal Único, e disponibilizará o relatório desta inspeção no mesmo local, desta forma todos os órgãos anuentes terão acesso a este relatório, evitando assim a verificação em duplicidade da carga, retrabalho e custos com despesas de movimentação de carga, como ocasionalmente ocorre no atual processo de importação, que não possui todas as informações do processo em um único ambiente;

4.4.8 A centralização feita no pagamento dos tributos dentro do Portal Único, neste novo formato de importação, traz benefícios significativos, isso porque reduz os tempos através da harmonização e automatização do fluxo, sem a necessidade de aguardar a



compensação bancária, como ocorre no atual processo e que representa diversas horas de atraso para a liberação da carga;

4.4.9 O governo extinguiu a necessidade de emissão do documento chamado de DTA (Declaração de Trânsito Aduaneiro), para os casos em que a mercadoria é direcionada por solicitação do importador, para uma zona secundária, como os portos secos. Será utilizada a própria DUIMP para tal processo;

4.4.10 Através da DUIMP é possível fazer o desembaraço parcial da carga de acordo com a necessidade e urgência para liberação de determinadas mercadorias que possuem uma criticidade maior, como por exemplo os itens perecíveis;

4.4.11 Para as empresas que possuem certificação OEA, é possível fazer o registro antecipado da carga e liberação em trânsito, de forma a agilizar o tempo para a chegada no destino final e reduzir os custos portuários e aeroportuários com movimentações, armazenagem e eliminação de etapas;

4.4.12 A automatização do processo desde a chegada da carga no país até a sua liberação representa uma grande evolução para o comércio exterior, e estas implementações que têm sido feitas, visam reduzir em até 80% os casos de intervenção humana nos fluxos e reduzir os tempos médios de liberações em até 75%.

Apresentadas as características que mais distinguem ambos os processos, fica evidente que há um movimento importante por parte das autoridades em modernizar os fluxos do comércio exterior e acompanhar o ritmo mundial, no sentido de facilitar e agilizar os trâmites que envolvem a entrada e saída de mercadorias do território nacional, e isso reflete consideravelmente nos resultados das empresas e conseqüentemente do país como um todo.

#### 4.5 ANÁLISE DOS RESULTADOS OBTIDOS E CONCLUSÕES

Ao longo do desenvolvimento deste artigo e a partir da análise dos resultados obtidos na pesquisa de campo, foi notado total concordância de todos os participantes que o atual processo de importação brasileiro é de fato burocrático e desatualizado, o que torna o fluxo de liberação de cargas lento e de alto custo para os importadores. Isso está diretamente ligado a questão da existência de diversas plataformas desconexas para cada órgão governamental, que fazem sua análise individual do processo e em diversos casos mais de





uma inspeção na carga, além disso, cada alfandega brasileira possui fiscais com sua própria interpretação e análise distinta, não há sincronia e padronização, e isso também gera altos tempos de liberação e cobranças maiores conseqüentemente.

Outro ponto importante para ser abordado quando o assunto é a burocracia, é a necessidade de Licenças de Importação antes do embarque da carga, que hoje é exigido e paramuitos órgãos o tempo de liberação também é alto. Caso o importador embarque a carga sem esta licença, quando há a exigência, ele será penalizado com multa no momento do registro da importação e mesmo assim deverá registrar a licença e aguardar o tempo necessário de deferimento, para poder seguir com a liberação alfandegária. Além disso, também podem ser destacados como parte da complexidade do processo para importar, todos os documentos e informações exigidas nestes, diversas legislações específicas para produtos, com imposição de medidas *antidumping*, restrições à itens usados para a importação, processo complexo e lento para solicitação e aprovação de *Ex Tarifário*, dentro outros já citados neste trabalho. Uma situação já discutida também e de amplo conhecimento de todos é o sistema de infraestruturae logística ineficientes no Brasil, que só contribuem para o aumento dos custos e atraso na entrega da remessa de importação na empresa importadora.

Desta forma, quanto maior a burocracia na importação, maiores os custos envolvidos ao longo de toda a cadeia e menor a competitividade da empresa dentro de seu mercado doméstico, tanto com relação à preços quanto a demora para o desenvolvimento e lançamento do produto no país, sendo esta uma constatação e visão compartilhada por todos os entrevistados.

Em se tratando do novo processo de importação em desenvolvimentos pelo governo, percebeu-se que na avaliação dos entrevistados há um notório avanço no que diz respeito a gestão dos fluxos de importação, com processos automatizados e mais organizados, que geram maior agilidade e segurança. A mudança que mais se destacou foi a criação de uma única plataforma com a centralização de tudo o que envolve o processo de importação, e desta forma espera-se que haja maior rapidez no registro das declarações, celeridade na avaliação das autoridades aduaneiras, inclusive no quesito vistoria física das cargas, que terá maior integração entre os órgãos, redução de tempos, extinção de vistorias e lançamentos de informações duplicadas. Outro ponto positivo que foi destacado no retorno recebido da pesquisa aplicada, é a antecipação das etapas do processo, como exemplo é a alteração das Licenças de Importação, que poderão ser feitas uma vez e englobar diversas



Declarações de Importação, facilitando o processo e garantindo menor tempo no aguardo do deferimento individual de cada licença, como ocorre atualmente.

Outros destaques foram em relação à centralização dos pagamentos dos tributos, tudo ocorrendo dentro da plataforma do Portal Único, a possibilidade de despacho antecipado para as empresas com certificação OEA, a desburocratização de algumas etapas, como exemplo a extinção do Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA), melhor visualização do processo e acompanhamento das etapas de liberação dentro do sistema e menor tempo no lançamento das informações do processo.

Com esta atualização tecnológica, percebeu-se no levantamento da pesquisa, que a expectativa é de processos serão mais céleres e menos onerosos, com a eliminação de tarefas, redução da margem de erro, com a validação automática de dados e maior clareza no fluxo completo. De certa forma, a Receita Federal também terá um controle, visibilidade e rastreabilidade maiores de todos os fluxos das empresas brasileiras, gerando mais responsabilidade para estas, que devem fazer sempre tudo com muito cuidado e de forma correta, mas em contra partida, com o passar do tempo a Receita Federal perceberá que se os fluxos de determinada empresa são sempre corretos, dará maior credibilidade à esta, deixandoos seus processos mais céleres.

No que compete ao tema da competitividade industrial todos os entrevistados concordam que a importação pode ser sim uma ferramenta, que se bem explorada é capaz de trazer ganhos para as empresas e torná-las competitivas no mercado em que atuam. Há diversos fatores que servem como embasamento para esta afirmação, sendo eles então a segurança em não depender apenas de um mercado, e dos preços aplicados nele, pois se há um monopólio dominante e o preço praticado da matéria prima está acima do que há no mercado internacional, a empresa não será competitiva em seu produto fabricado, porém caso a opção seja buscar fora do país, se abrirá uma ganha de possibilidades, não somente preço mais equilibrado, mas também qualidade distinta e outras opções paralelas de matérias primas não disponíveis hoje no Brasil. Caso ocorra algum problema grave com a disponibilidade de materiais no Brasil e os compradores não conseguem mais adquirir os insumos, estes ficam totalmente dependentes dos fornecedores nacionais, o que não ocorre quando há um equilíbrio nas compras nacionais e internacionais, para que qualquer problema que ocorra em uma frente seja amenizado pela outra frente.



Na visão dos entrevistados, é possível abrir um leque de fornecedores de diferentes partes do mundo, qualificar as negociações, ampliar o leque de possibilidades, explorar produtos com tecnologia de ponta e com isso estar à frente no mercado nacional. A aquisição de equipamentos e máquinas que não estão disponíveis nacionalmente, pois possuem uma tecnologia ainda não recebida no país, também é um ótimo exemplo de como as empresas podem se tornar competitivas com estas importações. Aliado à isso, é possível que através de um processo de solicitação de *Ex Tarifário*, a empresa tenha o benefício da redução do imposto de importação e em muitos casos a exoneração de impostos através de decretos Municipais e Estaduais que também possibilitam uma importação com custos reduzidos.

Ou seja, a partir da coleta de todas as informações, conclui-se que o processo de importação já foi muito burocrático, ainda é em certos aspectos, porém tem passado por um processo de melhoria no sentido de desburocratizar e eliminar etapas desnecessárias, agilizar os trâmites que notadamente eram lentos, com isso também reduzir custos relacionados ao processo como um todo e dar maior fluidez ao desembaraço aduaneiro. Desta forma as empresas que tem um bom planejamento e estudo de mercado, conseguem adquirir produtos no exterior, utilizar os benefícios propostos pelo governo a seu favor e assim serem mais competitivas industrialmente e conseqüentemente no produto ofertado.

## 5 CONCLUSÃO

Para o desenvolvimento do presente trabalho foi realizado um estudo detalhado de como ocorre o atual processo de importação brasileiro, quais são as mudanças propostas no novo modelo, foi desenvolvido também um comparativo de ambos os processos com o intuito de verificar quais são as mudanças mais significativas, além disso, houve a aplicação de uma pesquisa com profissionais relacionados a área, para levantar as percepções acerca do tema em questão e assim obter as devidas conclusões com o intuito de sanar a questão inicial, que diz respeito à competitividade industrial relacionada à importação.

Através da metodologia utilizada foi possível descrever neste artigo como é o fluxo do processo de importação brasileiro e realizar um levantamento aprofundado de informações para verificar quais são as mudanças em implementação pelo governo. Além disso, através da pesquisa exploratória implementada, foi possível obter as visões e



experiências a respeito de importação, das pessoas que atuam nesta área, também foi constatado quais são as suas expectativas em relação ao futuro da importação e como ela pode ser utilizada como ferramenta de competitividade industrial.

Ao analisar detalhadamente como ocorre o processo de importação atual e o novo modelo, foi possível cumprir com a apresentação do objetivo geral e específico proposto neste trabalho, através deste e na análise do comparativo de ambos os processos ficou evidente, na opinião dos entrevistados, que há sim uma melhoria significativa para os importadores, que lhes beneficiará e trará maior competitividade em seu ramo de atuação, desta forma a pergunta problema instigada no início da discussão também é atendida.

De acordo com todos os pontos apresentados, pode-se concluir que importar não é uma tarefa fácil, pois envolve todo um fluxo complexo de trâmites, custos, documentos e legislações distintos, mas ainda assim é possível que as empresas façam uma análise e estudem detalhadamente sua cadeia de fornecimento, produtos, prazos, tempos e custos relacionados, para que a importação possa ser utilizada como alternativa viável e traga ganhos relacionados à competitividade no mercado nacional.

Ao realizar a pesquisa exploratória notou-se uma certa dificuldade em obter informações mais detalhadas do processo de importação, no que diz respeito aos entrevistados que não estão envolvidos com profundidade no processo, pois é de seu conhecimento que o processo em si é muito burocrático e custoso, porém em alguns casos não conseguem explicar o porquê, muitas vezes isso ocorre pois é o setor de importação da empresa que se envolve e faz o desenvolvimento de todas as etapas, não difundindo com os demais compradores ou desenvolvedores de produtos internacionais.

Além disso, foi um desafio levantar todas as informações e mudanças que irão ocorrer no novo processo de importação, pois ainda não está claro para a sociedade tudo o que se relaciona às mudanças, isso porque só há um estudo publicado e algumas instruções normativas feitas pelo governo que não dão detalhes específicos do funcionamento, somente quais são as empresas que já podem começar a operar no sistema em nível de testes.

É importante destacar que o estudo realizado apresenta diversas melhorias significativas que o governo vem fazendo para modernizar a estrutura do comércio exterior brasileiro, porém é de extrema relevância que esse fluxo de melhorias continue a ser incrementado ao longo dos anos, para que o país possa avançar cada vez mais na automatização de processos e redução da burocracia. A pressão da sociedade neste tema

também é importante para que se faça notar esta necessidade de avanços, e estudos relacionados ao assunto, que levantem as dificuldades enfrentadas, também servirão para corroborar no sentido de identificação das deficiências para obtenção de soluções aderentes às necessidades atuais.

É extremamente relevante que hajam estudos posteriores para avaliação do efetivo impacto das mudanças propostas no Portal Único, e como tudo irá se comportar na prática, se todos os pontos positivos levantados neste artigo realmente se concretizarão conforme o esperado e também se os fluxos serão simplificados, sem novas interferências ou dificuldades em termos de sistemas que impactem de alguma forma na fluidez de todos os trâmites.

## REFERÊNCIAS

ASSUMPCÃO, Rossandra Mara. **Exportação e importação: conceitos e procedimentos básicos**. Curitiba: Ibplex, 2007.

BRASIL. Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil. **Time Release Study Brasil** (livro eletrônico): estudo de tempos de liberação de cargas na importação. Brasília, 2020.

BROGINI, Gilvan. **Tributação e benefícios fiscais no comércio exterior**. Curitiba: InterSaberes, 2013.

FONTES, Kleber. **7 passos para o sucesso na importação: o manual para ser bem-sucedido no comércio exterior**. 1 ed. 1 reimpressão. São Paulo: Labrador, 2018.

SILVA, Dayane Alves Silva de. et al. **Planejamento e viabilidade das operações de exportação e importação** (recurso eletrônico). Porto Alegre: Sagah, 2019.

TRIPOLI, Angela Cristina Kochinski; PRATES, Rodolfo Coelho. **Comércio internacional: teoria e prática**. Curitiba: Intersaberes, 2016.

ULTEMAR DA SILVA, José. **Gestão das relações econômicas internacionais e comércio exterior**. São Paulo: Cengage Learning, 2008.

# O Projeto De Um Museu Com Temática Em Vinhos, Focado Na Experiência Do Usuário Através Do Design Social

LUCAS PASTERCHAK<sup>1</sup>  
MICHEL DEBIASI<sup>2</sup>  
RAFAEL BURLINI<sup>3</sup>  
TAINÁ BORTOLOSSO CÔRTEZ<sup>4</sup>  
GILBERTO BROILO NETO<sup>5</sup>

Data de submissão: 20/02/2021. Data de publicação: 30/05/2021

## RESUMO

Este artigo tem por objetivo propor a criação de um local que ofereça ao usuário experiências com vinhos através do tema norteador “Design Social”. Para a construção deste projeto, foi realizada uma pesquisa de campo através de um questionário no qual foram identificados problemas e necessidades das pessoas que vivem na cidade de Bento Gonçalves. Foi ainda identificado que a população da cidade a reconhece como um marco turístico, principalmente relacionado ao vinho, porém sentem a falta de conhecimento sobre o assunto e de como é fabricado. Na elaboração deste artigo, foi utilizado o método do Design Estratégico que visa eliminar as subjetividades do design tradicional, garantindo uma linguagem mais objetiva e um direcionamento mais específico. Com esta pesquisa, foi possível analisar que a implementação de um museu do vinho na cidade de Bento Gonçalves, iria agregar valor no turismo da cidade.

**Palavras-chave:** Experiência. Design Social. Vinho. Fabricação. Turismo.

## ABSTRACT

This article aims to propose the creation of a place that offers the user experiences with wines through the guiding theme "Social Design". For the construction of this project, a field survey was carried out through a questionnaire in which problems and needs of the people living in the city of Bento Gonçalves were identified. It was also identified that the population of the city recognizes it as a tourist landmark, mainly related to wine, but they feel the lack of knowledge about the subject and how it is manufactured. In the elaboration of this article, the

---

<sup>1</sup> Estudante do Centro Universitário Uniftec – Unidade de Bento Gonçalves, Graduação em Design de Produto.

<sup>2</sup> Estudante do Centro Universitário Uniftec – Unidade de Bento Gonçalves, Graduação em Design de Produto.

<sup>3</sup> Estudante do Centro Universitário Uniftec – Unidade de Bento Gonçalves, Graduação em Design de Produto.

<sup>4</sup> Estudante do Centro Universitário Uniftec – Unidade de Bento Gonçalves, Graduação em Design de Produto.

<sup>5</sup> Professor no Centro Universitário Uniftec – Unidade de Bento Gonçalves e Caxias do Sul, nos cursos de Graduação em Design. Doutorando em Letras (UCS) e Mestre em Letras, Cultura e Regionalidade (UCS) nas linhas de pesquisa da Antropologia, Cinema, Design, Linguística, Neurocognição, Humor, Semiologia, Sociolinguística, Psicanálise e Terror. É especialista Master em Design Estratégico e graduado em Letras - Inglês (UNISINOS).